

Stuttgart 21

Das Projektmagazin / Herbst 1997



STUTTGART 21

Städtebau S. 2
109 Hektar Gleisflächen werden umgewandelt in lebendige Stadtquartiere, Grünflächen und Parks im Herzen Stuttgarts.



Verkehr S. 4
80 Prozent mehr Züge im Nahverkehr, 50 Prozent mehr im Fernverkehr. Bahnfahren wird schneller und komfortabler.



Bahnhof S. 7
Der Bahnhof bleibt zentraler Verkehrsknotenpunkt und verbindet heutige und neue City.



Finanzierung S. 8
Solide Kalkulation: 60 Prozent der Kosten trägt die Bahn, 40 Prozent werden über öffentliche Mittel finanziert.

Ich versteh' immer nur Bahnhof

Was ist »Stuttgart 21« – und was nicht?

»Stuttgart 21? Da soll doch der Bahnhof unter die Erde ...« Dieses Originalzitat steht für den Informationsstand vieler. Unter die Erde? Das ist mißverständlich. Bahnhof? Ja – aber auch das ist nur die halbe Wahrheit. »Stuttgart 21« ist mehr: eines der größten Stadtentwicklungsprojekte in Europa, ein Gesamtkonzept mit Beispielcharakter für andere Städte, ein enormer Leistungszuwachs für den Stuttgarter Bahnknoten und nicht zuletzt eine Chance und Zukunftsperspektive für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Stuttgart.

Stuttgart 21 ist das erste einer Reihe von »21er-Projekten« der Deutschen Bahn AG, die auf einer gemeinsamen Grundidee aufbauen: Städte profitieren von der Modernisierung der Bahnanlagen. Nicht mehr benötigte Gleisanlagen werden in innerstädtische Entwicklungsflächen umgewandelt. Gleichzeitig verbessert sich das Angebot im Schienennah- und Schienenfernverkehr. Fahrzeiten werden kürzer, neue Zugverbindungen kommen hinzu.

Innerstädtische Gleisanlagen umwandeln
Bestehende Bahnhöfe werden zu großzügigen, modernen Stationen umgebaut. Der Clou des 21er-Projekts in Stuttgart: Durch die teilweise Tieferlegung der neuen Anlagen können innerstädtische Gleisflächen in erheblichem Maße reduziert werden. Auf

Basis der Planungen der Stadt Stuttgart werden diese Flächen von der Deutschen Bahn AG entwickelt und veräußert. Dies trägt maßgeblich zur Finanzierung der neuen Bahnanlagen bei. Gleichzeitig eröffnen sich städtebauliche Chancen und Freiräume für die Entwicklung im Herzen der Stadt.

Attraktiverer Wirtschaftsstandort

Die Attraktivität des Standorts Stuttgart steigt sowohl durch die bessere Verkehrsanbindung als auch durch zusätzliche Bauplätze und Grünflächen mitten in der Stadt. Die Umwandlung des veralteten Kopfbahnhofs in einen freundlichen, hellen Durchgangsbahnhof ist das Kernstück von »Stuttgart 21«. Welche Vorteile das Projekt neben der Modernisierung des Bahnhofs noch bringt, zeigen die folgenden Seiten.

Liebe BürgerInnen und Bürger,

bei »Stuttgart 21« handelt es sich um ein Projekt, das viele Facetten hat. Natürlich betrifft es den Bahnverkehr, aber es betrifft auch die Innenstadt, die Umwelt und die Wirtschaft des Stuttgarter Raums. Schließlich geht es auch um die Lebensqualität heute, ebenso wie um die Perspektiven künftiger Generationen. »Stuttgart 21« ist eine große Chance, Stuttgart

als Stadt »mit Europaformat« voranzubringen. Wie dieser Fortschritt im einzelnen gestaltet wird, muß in vielen Details noch geklärt werden. Engagierte Bürgerinnen und Bürger haben schon jetzt durch ihre konstruktive Kritik wesentliche Beiträge zu »Stuttgart 21« geleistet.

Wir möchten auch Sie motivieren: Informieren Sie sich und diskutieren Sie mit.

[Signature]

Prof. Dr. Hans Sommer

[Signature]

Reimar Baur
DBProjekt GmbH Stuttgart 21





Stadtentwicklung mit Perspektiven

Leben – Wohnen – Arbeiten: Visionen zur Zukunft unserer Stadt

Städte sind lebendig, in Bewegung, können sich keinen Stillstand leisten – denn der bedeutet Erstarrung. »Stuttgart 21« ist ein wichtiger Impuls, um unsere Stadt unter Mitwirkung der Bürger auf die Zukunft vorzubereiten. Die intelligente Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten spielt dabei ebenso eine Rolle wie die effiziente Verkehrsanbindung an Metropolen und Regionen.

Je größer die Dynamik solcher Stadtentwicklungsprozesse ist, desto lauter werden die Mahnungen der Bürger, Bewährtes zu erhalten und Bewahrenswertes zu schützen. Doch die Stadt Stuttgart kann bei »Stuttgart 21« nur gewinnen.

Grünflächen werden ausgeweitet

Das Schlagwort heißt »Flächenrecycling«: Innerstädtische Bahngleise verschwinden unter der Erde und der größte Teil der heutigen Bahnflächen kann für urbane Zwecke zurückgewonnen werden: Bau von Wohnungen und Schaffung von Gewerbeflächen, Bereicherung des Stadtlebens durch Läden und Restaurants sowie natürlich die großzügige Erweiterung von Park- und Grünflächen. Davon profitieren insbesondere der Stuttgarter Schloßgarten sowie der Rosensteinpark, die beide vergrößert werden. Ein gern gesehener Nebeneffekt ist, daß die Freigabe

innerstädtischer Bauflächen der weiteren Ausdehnung an den Stadträndern im ohnehin recht flächendeckend besiedelten Großraum Stuttgart entgegenwirkt.

Schnitt durch die Stadt aufgehoben

Wer an der wohltuenden Wirkung des Gleisabbaus zweifelt, sollte sich einmal vor Ort umschauen. Zwischen Hauptbahnhof und Rosensteinpark entfallen insgesamt 2,5 Kilometer trennende Gleisanlagen und nicht gerade schmückende Mauern. Dafür entsteht eine zusammenhängende Stadtentwicklungsfläche von rund 109 Hektar Größe. Auch der Hauptbahnhof kann dadurch nur gewinnen. Er wird durch ein höherwertiges Umfeld und als Verkehrsknotenpunkt im Zentrum aufgewertet und dient als zentrales Bindeglied zwischen der heutigen Innenstadt und dem neu entstehenden Stadtteil.

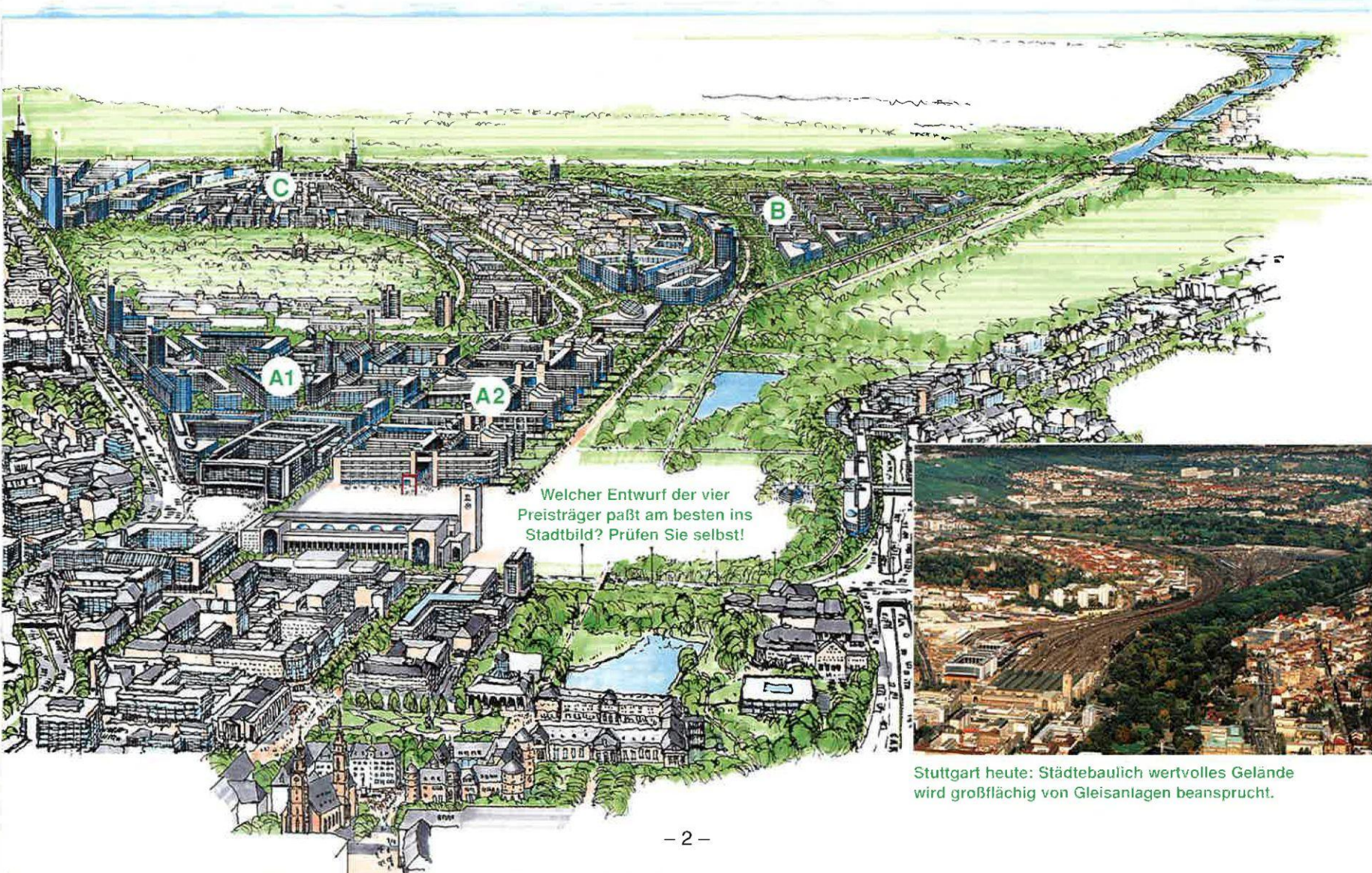


Lebensqualität durch Freiflächen

»Stuttgart 21 ist auch eine Chance für die Freiflächen der Stadt, da eine Erweiterung der Parkanlagen vorgesehen ist. Dies ist nicht nur ökologisch wichtig, sondern macht auch gestalterische Innovationen möglich – für mich als Landschaftsarchitektin ein wichtiger Aspekt. Die neuen Stadtquartiere sollen durch ausreichend Freiflächen und großzügige Baumpflanzungen Lebensqualität vermitteln.«

Prof. Brigitte Schmelzer,
Landschaftsarchitektin

Während für den Neubau des Hauptbahnhofs schon konkrete Entwürfe vorliegen, ist die genaue Gestalt der neuen Stadtviertel noch völlig offen. Diese Illustration gibt lediglich die Vision eines Zeichners auf der Grundlage des Rahmenplans der Stadt Stuttgart wieder.



Stuttgart heute: Städtebaulich wertvolles Gelände wird großflächig von Gleisanlagen beansprucht.



Dimensionen eines neuen Stadtteils

Nutzung der gewonnenen Flächen (ca.)

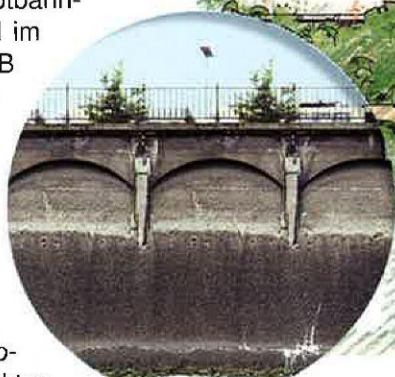
Fläche insgesamt	109 ha
Nettobauland	50 ha
Erschließungs- und Grünflächen	30 ha
Parkflächenenerweiterung	20 ha
Verbleibende Bahnfläche	9 ha

Geplante Besiedlung:

11.000 Einwohner, 24.000 Beschäftigte

Rahmenplan für drei Teilgebiete

Der Rahmenplan der Stadt Stuttgart sieht drei Teilgebiete vor. Das Gebiet A umfaßt 29 Hektar und liegt zwischen dem Hauptbahnhof und der Wolframstraße. Hier soll im Bereich A1 zwischen der SüdwestLB und der Wolframstraße schon im Jahr 1999 mit dem Bau der ersten Gebäude begonnen werden. Es gibt bereits viele Interessenten für den Aufbau von Einzelhandelsgeschäften, Dienstleistungsbetrieben sowie von kulturellen Einrichtungen wie zum Beispiel der Bibliothek des 21. Jahrhunderts. Der zweite große Abschnitt, das Gebiet B, umfaßt 48 Hektar zwischen der Wolframstraße und dem Paketpostamt am Rosensteinpark. Hier kann gebaut werden, sobald (im Jahr 2008) der neue Bahnhof fertig ist. In diesem Gebiet ist neben der Erweiterung der Parkanlagen insbesondere auch Wohnbebauung vorgesehen.



Das Gebiet C schließlich umfaßt die Fläche des ehemaligen Nordbahnhofs und kann in Teilbereichen ebenfalls alsbald bebaut werden. Im Vorfeld wird hierfür ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben werden.



Lebendige, offene Stadtviertel statt trennender Mauern: Vision und Ist-Zustand im Bereich Cannstatter Straße

Stuttgart kann durchatmen

Umweltverträglichkeitsprüfungen stellen die Realisierbarkeit von »Stuttgart 21« sicher

Bereits in der Planungsphase von »Stuttgart 21« wird dem Thema Umwelt viel Aufmerksamkeit geschenkt. Auch auf Bedenken in puncto Klimaschutz und Frischluftversorgung der Innenstadt wurde intensiv eingegangen; sachgerechte Lösungen konnten gefunden werden. Eine angepaßte Bebauung und die gezielte Schaffung ausreichender Luftdurchlaßachsen lassen die Stuttgarter auch künftig durchatmen.

Höhere Gebäude sollen nur an geeigneten Standorten errichtet, Dachflächen begrünt und Plätze, Grünflächen und andere Kommunikationsbereiche angelegt werden. Viele konstruktive Anregungen aus der Bürgerbeteiligung – zum Beispiel zur Renaturierung des Störzbachs oder zum Ineinandergreifen von Grün und Bebauung – werden bei der Planung des neuen Stadtteils geprüft und berücksichtigt.

Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen

Aus Sicht des Arten- und Biotopschutzes ist »Stuttgart 21« realisierbar. Geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen.

Die Bebauungspläne werden sich an den umfangreichen Untersuchungen des Amtes für Umweltschutz der Stadt Stuttgart orientieren, die im Vorfeld durchgeführt wurden.

Lärmreduktion und umweltgerechte Logistik

Die Stadt wird durch »Stuttgart 21« ruhiger werden: Die unterirdische Gleisführung senkt den Lärmpegel deutlich. Und noch ein ökologischer Aspekt von »Stuttgart 21«: Während der Baumaßnahmen geschieht die Entsorgung von Aushub im Rahmen einer umweltfreundlichen Logistik primär via Schiene – Altmaterial und Erdreich rollen also nicht auf Lkw-Kolonnen durch die Stadt.

Fahrplan Städtebau

- 1994
- Vorstellung der Ideenskizze zu »Stuttgart 21«
- Städtebauliche Rahmenkonzeption
- Erstes städtebauliches Gutachterverfahren
- 1995
- Vorstellung der Machbarkeitsstudie
- »Ideenwerkstatt Stuttgart 21«: Bürger bringen ihre Meinung ein
- Städtebauliches Rahmenkonzept
- Zustimmung des Gemeinderats zur Rahmenvereinbarung »Stuttgart 21«
- 1996
- Untersuchungen des Amtes für Umweltschutz zu Stadtklima, Schadstoffbelastung, Hydrogeologie, Schutz der Mineralquellen
- Zweites städtebauliches Gutachterverfahren
- 1997
- Entwurf des städtebaulichen Rahmenplans und offene Bürgerbeteiligung
- Beschlußfassung im Gemeinderat über den städtebaulichen Rahmenplan
- 1998
- Erster Bebauungsplan für Gebiet A1
- 1999
- Erste Baumaßnahmen im Gebiet A1
- Ab 2008
- Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs, Freimachung des restlichen Geländes



Im Zug der Zeit

**Nah- und Fernverkehr auf der Schiene:
Stuttgart darf den Anschluß nicht verpassen**

Was die Verbesserung der Bahnanbindung durch »Stuttgart 21« angeht, sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache: Die geplanten Zugverbindungen nehmen im Regionalverkehr um 80 Prozent, im Fernverkehr um 50 Prozent zu. Für die Bahnfahrt von den Fildern zum Hauptbahnhof werden künftig noch ganze 8 Minuten benötigt. Und die einstmals so betuliche Schwäbische Eisenbahn von Stuttgart nach Ulm braucht auf der neuen Schnellbahntrasse für ihre »Reise« über die Alb gerade noch 28 statt bisher 54 Minuten.

Doch bei alledem geht es nicht um neue Superlative oder gar – wie ein propagandistischer Slogan unsachlich meint – um »Milliarden für Minuten«. Denn Stuttgart braucht in jedem Fall eine grundlegende Verbesserung seiner Bahnverkehrs-Anbindung. Der jetzige Hauptbahnhof kann das Fahrgastaufkommen des Jahres 2010 in keiner Weise mehr bewältigen. »Stuttgart 21« ist daher kein Prestige-projekt, sondern die logische Konsequenz sachlicher Überlegungen und klarer Fakten. Nur der neue Bahnknoten bietet die Kapazitäten für ein attraktives Leistungsangebot der Bahn.

Durch die Umwandlung des alten Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof werden überflüssige Fahrstrecken, komplizierte Rangiermanöver und zum Teil auch lästiges Umsteigen vermieden. Die Fahrgäste kommen in den Genuß besserer Verbindungen. Während bisher fast alle Regionalverbindungen in Stuttgart beginnen und enden, werden Strecken wie Bietigheim–Böblingen ebenso wie Vaihingen/Enz–Göppingen, Backnang–Tübingen oder beispielsweise Schorndorf–Plochingen dank »Stuttgart 21« kein Umsteigen mehr erfordern – die Züge fahren in Zukunft durch.

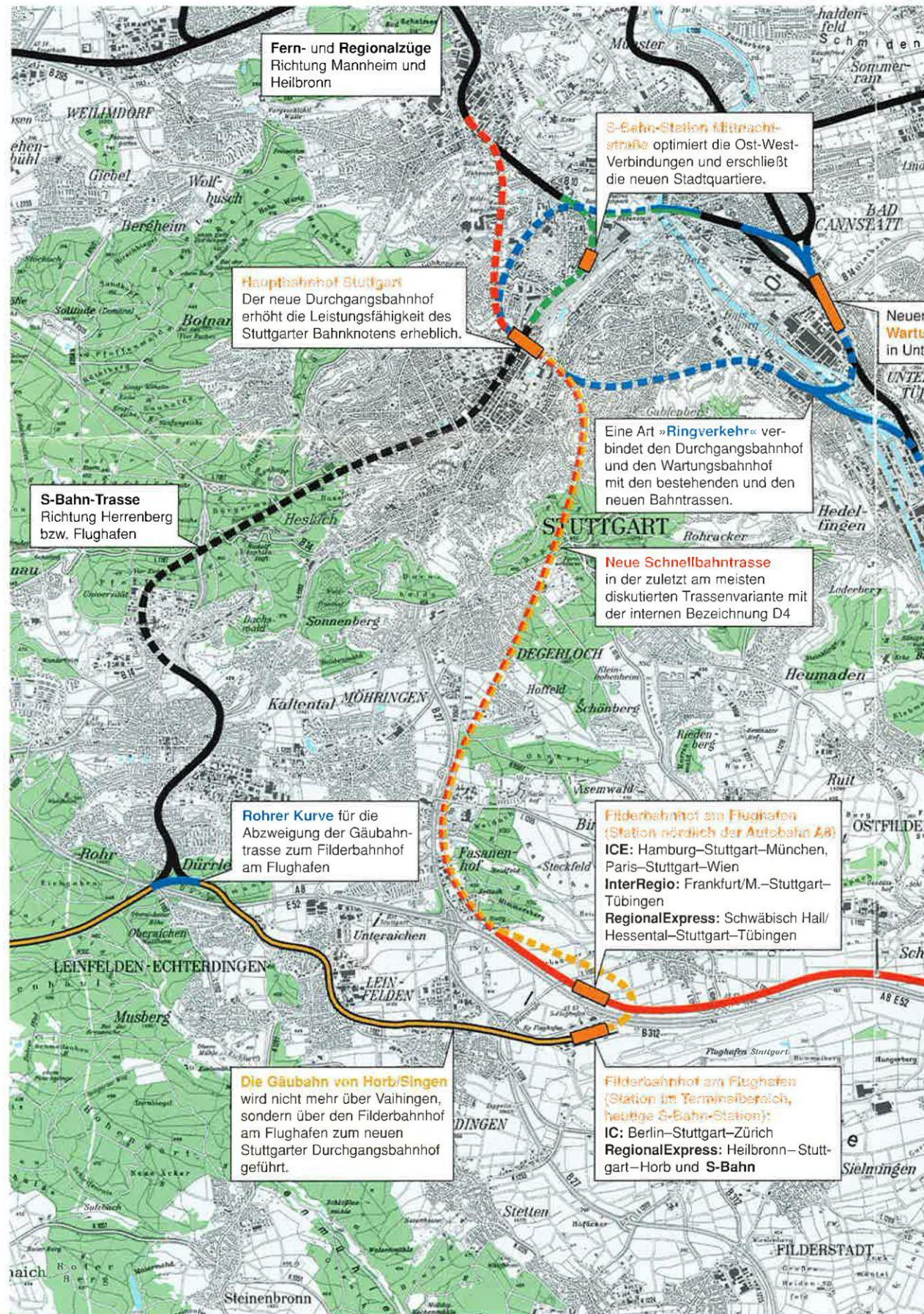


Im richtigen Takt

Wesentliches Element des künftigen Bahnverkehrs ist der »weiterentwickelte integrale Taktfahrplan«: Regelmäßige, aufeinander abgestimmte Verbindungen in alle Richtungen werden in kurzen Zeitabständen angeboten. Wer also eine Fahrtroute wählt, bei der umgestiegen werden muß, kann von minimalen Wartezeiten ausgehen. Dies macht sich insbesondere in den Spitzenzeiten, in der »rush hour«, wohltuend bemerkbar.

Vom Filderbahnhof in die City in acht Minuten

Neben dem Hauptbahnhof, der den Nah- und Fernverkehr direkt ins Herz der Stadt bringt, spielt ein weiterer Bahnhof eine zentrale Rolle im Konzept von »Stuttgart 21«: der Filderbahnhof. Im Dreieck Echterdingen–Plieningen–Bernhausen platziert, verbindet er nicht nur die umliegenden Orte mit der City, sondern schließt diese auch an den Flughafen und die neue Stuttgarter





Messe, die auf den Fildern gebaut werden soll, an das ICE-, InterRegio- und Stadt-Express-Netz der Deutschen Bahn an.

Nach aktuellen Verkehrsprognosen werden 25.000 Personen täglich den Filderbahnhof nutzen. Wird die Messe auf die Fildern verlegt, prognostizieren die Verkehrsplaner sogar bis zu 39.000 Fahrgäste täglich, die vom Filderbahnhof profitieren.

Die neue S-Bahn-Station Mittnachtstraße

»Stuttgart 21« umfaßt auch den Bau der neuen S-Bahn-Station Mittnachtstraße. Bei der Fahrt von Feuerbach nach Bad Cannstatt kann bereits hier umgestiegen werden – der Umweg über den Hauptbahnhof entfällt. Dadurch erreichen 20.000 S-Bahn-Nutzer täglich schneller ihr Ziel und die S-Bahn-Station am Hauptbahnhof wird entlastet.



Mehr Direktverbindungen – kürzere Fahrzeiten

»Mehr Direktverbindungen ersparen Umsteigen und bringen kürzere Fahrzeiten. Dadurch gewinnt der öffentliche Nahverkehr neue Kunden. So werden in der Stuttgarter City-Erweiterung zukünftig zwei Drittel der Verkehrsteilnehmer Busse und Bahnen benutzen. »Stuttgart 21« ist ein Meilenstein für den Öffentlichen Personennahverkehr der Region auf dem Weg ins nächste Jahrtausend.«

Dr.-Ing. Werner Meier,
Verkehrs- und Tarifverbund
Stuttgart GmbH, VVS



Die Quellen sprudeln wie eh und je – Wasseradern der Mineral- und Heilquellen werden nicht verletzt

In Stuttgart-Bad Cannstatt und Stuttgart-Berg liegt das zweitgrößte Mineralwassersystem Europas, das mit seinen elf staatlich anerkannten Heilquellen als Schutzgebiet eingestuft wird. Die überregional bedeutenden Heilquellen dürfen daher zur Wahrung ihrer Schüttung, ihrer geochemischen Zusammensetzung (Mineralisierung) und ihres Gehalts an freier Kohlensäure durch bautechnische Eingriffe nicht störend beeinflusst werden. Deshalb wurde schon im Vorfeld der Planungen für »Stuttgart 21« auf einen verantwortungsvollen Umgang mit dem wertvollen Naß geachtet.

Die Experten sind sich einig: Das Mineralwasser ist durch »Stuttgart 21« nicht gefährdet. Diese Aussage faßt das Ergebnis dreier umfangreicher geologischer und hydrologischer Erkundungsprogramme und zahlreicher Probebohrungen zusammen. Die Sache, so der Vorsitzende des Arbeitskreises Wasserwirtschaft Professor Helmut Kobus vor dem Umwelt- und Technikausschuß, sei beherrschbar, »... zumal an keiner Stelle direkt in das kostbare Naß eingegriffen wird.«



Das Auto stehen lassen ...

»Für mich als Vielfahrerin ist das verbesserte Angebot im Schienenverkehr sehr interessant – besonders wenn's schneller geht. Ich fahre fast jeden Tag von Stuttgart zur Uni Tübingen und besuche auch öfter mal Freunde in Heidelberg. Da würde ich schon gerne das Auto stehen lassen.«

Anke Kollmar,
Studentin

Von der Straße auf die Schiene

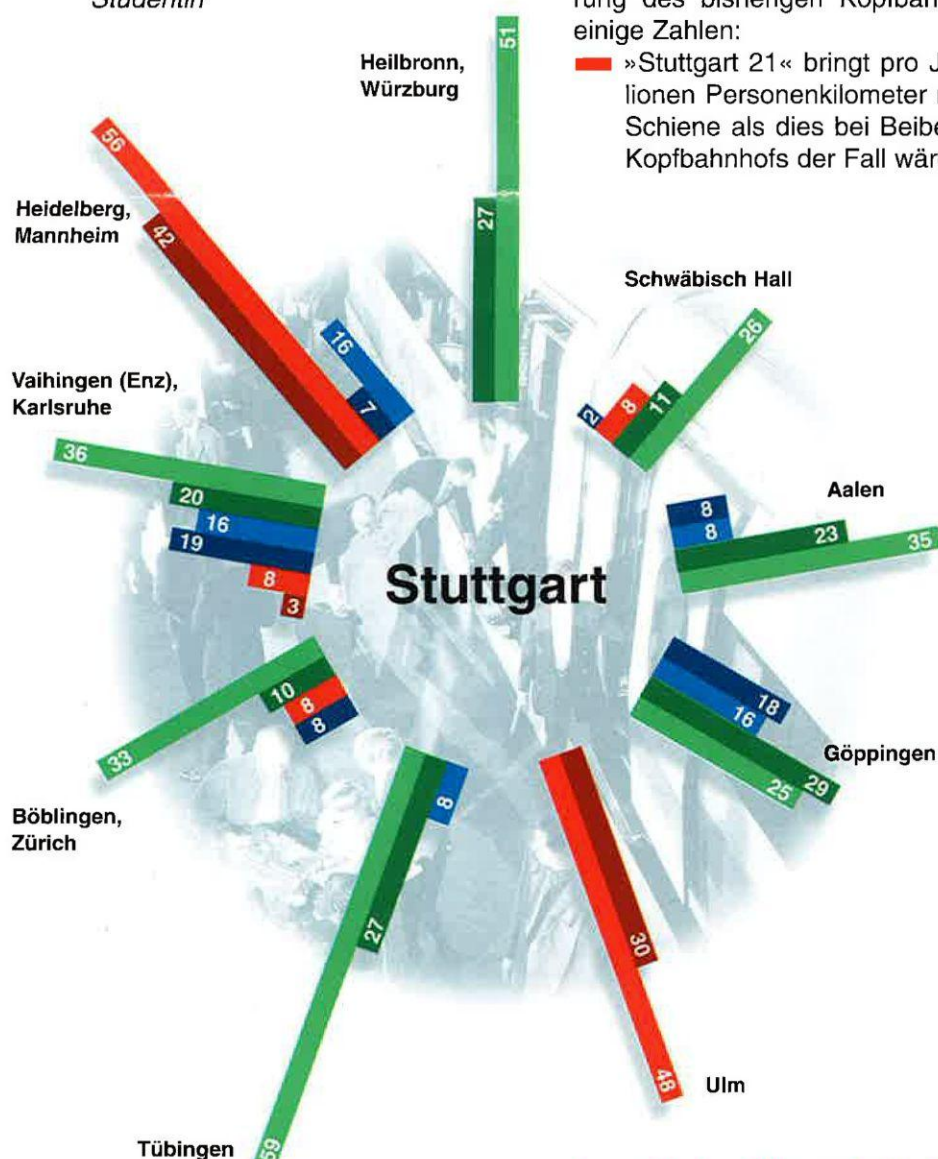
Wer umweltgerechte Verkehrssysteme fordert, muß konsequent handeln

Die Bahn hat aus ökologischer Sicht viele Vorzüge. In puncto Energieverbrauch ist sie dem Auto oder dem Flugzeug weit überlegen – unter Umweltaspekten ist also eine intensive Nutzung der Bahn nur wünschenswert. Doch ökologischer Fortschritt wird nicht durch bloße Appelle erzielt. Die Bahn muß betriebswirtschaftlich und technologisch Spitze sein, um mit den anderen Verkehrssystemen konkurrieren zu können. Schließlich entscheiden konkrete Vorteile für den Nutzer darüber, ob die Angebote angenommen werden und wie attraktiv die Bahn überhaupt ist.

Stuttgart 21 steigert die Attraktivität der Bahn und anderer Nahverkehrsmittel ganz erheblich. Dies belegt unter anderem eine Untersuchung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart gemeinsam mit der Intraplan Consult GmbH aus dem Jahr 1997. Die Fachleute weisen nach, daß der Schienenverkehr vom vorgesehenen Durchgangsbahnhof weit mehr profitiert, als von einem noch so aufwendigen Umbau oder einer Erneuerung des bisherigen Kopfbahnhofs. Dazu einige Zahlen:

»Stuttgart 21« bringt pro Jahr 770 Millionen Personenkilometer mehr auf die Schiene als dies bei Beibehaltung des Kopfbahnhofs der Fall wäre.

- Allein im Fernverkehr werden 1,4 Millionen Personenfahrten im Jahr mehr auf der Schiene gefahren.
- Im Regionalverkehr werden jährlich 18,1 Millionen Personenfahrten zusätzlich auf die Schiene verlagert.
- Der Filderbahnhof wird im Fern-, Regional- und Nahverkehr täglich zwischen 25.000 und 39.000 Fahrgäste aufnehmen.
- 35.000 Fahrgäste werden die neue S-Bahn-Station »Mittnachtstraße« täglich nutzen.



Anzahl der Züge ab Stuttgart
je Werktag, Vergleich »Stuttgart 21« zu heute

Heute	Stuttgart 21	
		InterCity Express (ICE), InterCity (IC), EuroCity (EC)
		RegionalExpress (RE), StadtExpress (SE)
		InterRegio (IR), D-Zug

Kürzere Fahrzeiten durch »Stuttgart 21«

Fahrzeiten in Minuten	Heute	Stuttgart 21
Stuttgart–Ulm	54	28
Mannheim–Ulm	97	63
Stuttgart–Tübingen	61	41 *
Filderbhf./Flugh.–Ulm	95	25
Filderbhf./Flugh.–Tübingen	95	32
Filderbhf./Flugh.–Heilbronn	81	53
Ludwigsburg–Esslingen	30	20
Filderbhf./Flugh.–Stuttgart/Hbf	25	8

* mit zusätzlichem Halt am Filderbahnhof

Fahrplan

Umbau des Bahnknotens Stuttgart

- 1994
Ideenskizze zum Projekt »Stuttgart 21«
- 1995
Machbarkeitsstudie und Synergiekonzept »Stuttgart 21«
- 1996
Gründung der DBProjekt GmbH Stuttgart 21
- 1996/97
Raumordnungsverfahren
- Ab 1998
Planfeststellungsverfahren für Umbau Bahnknoten Stuttgart und Bau Schnellbahntrasse
- 2001
Baubeginn Bahnknoten und neue Trassen
- 2008
Inbetriebnahme



Ganz schön helle

Stuttgart erhält einen neuen Hauptbahnhof – doch der Bonatzbau kommt nicht aufs Abstellgleis

Licht und hell und gut durchlüftet soll er sein, der neue Stuttgarter Hauptbahnhof. Aber den »alten Bahnhof«, den nach seinem Erbauer benannten Bonatzbau, soll er als Wahrzeichen der Stadt nicht in den Schatten stellen. Die Lösungsvorschläge der Architekten liegen mittlerweile auf dem Tisch – am 4. November 1997 wird die endgültige Entscheidung fallen. Damit bekommt Stuttgart Vorbildcharakter für andere deutsche Großstädte, die im Rahmen der »21er-Projekte« der Bahn ebenfalls mit dem Umbau ihrer Bahnhöfe beginnen werden.

Nach der europaweiten Wettbewerbsausschreibung standen insgesamt 126 Vorschläge für den Bahnhofsumbau zur Auswahl. Im Juli dieses Jahres kürte das Preisgericht vier dieser Entwürfe für die Endrunde (Siehe auch Seite 2).

»Scharnier« im Mittelpunkt der Stadt

Alle vier Entwürfe schaffen durch ihre Glasstrukturen einen von Tageslicht erhellen Bahnhof. Die acht neuen Gleise mit ihren rund 400 Meter langen Bahnsteigen liegen (zum alten Schienenweg) um 90 Grad gedreht hinter dem Bonatzbau, der bis auf seine Seitenflügel erhalten bleibt. Bei allen vier Varianten gewährt die neue Bahnhofshalle den Passanten freien Durchgang von

der Königstraße zum neuen Stadtquartier. So dient der neue Bahnhof als Nahtstelle und Scharnier zwischen der heutigen Stuttgarter Innenstadt und dem neu entstehenden Stadtteil auf dem Gebiet der ehemaligen Gleisflächen.

Zentraler Verkehrsknotenpunkt

Der Hauptbahnhof wird in seiner Funktion als zentraler Verkehrsknotenpunkt weiter gezielt modernisiert. Seine Erreichbarkeit für Fußgänger, die Anbindung von Bussen, S- und U-Bahn sowie die Vorfahr- und Parkmöglichkeiten des Individualverkehrs werden optimiert. »Der Weg von und zum Zug muß genauso angenehm sein wie die Reise selbst« – so das neue Motto der Bahn.

Renaissance des Hauptbahnhofs

Das Konzept der Deutschen Bahn AG sieht vor, den Stuttgarter Bahnhof zu einer modernen Verkehrsstation auszubauen. Im Hauptbahnhof selbst soll nicht nur das Ein-, Aus- und Umsteigen einfacher und bequemer werden, sondern insgesamt ein angenehmer Aufenthalt möglich sein. Neben den Serviceangeboten der Bahn werden Einzelhandelsgeschäfte und Gastronomie ihren Platz finden. Darüber hinaus sind aber auch andere Dienstleistungen, wie zum Beispiel Anwaltskanzleien und Arztpraxen, denkbar. Kulturelle und gesellschaftliche Veranstaltungen wie Ausstellungen, Konzerte und Feste sollen wie bisher den Bahnhof lebendig und attraktiv machen.



Antworten auf verschiedene Stadtsituationen

»Der neue Bahnhof hat im Gegensatz zum heutigen Gebäude vier wichtige Seiten, welche auf sehr verschiedene Stadtsituationen antworten müssen. Er sollte in jede Richtung offen sein. Dies ist auch die gestalterische Herausforderung. Ein »Hinter dem Bahnhof« darf es nicht geben.«

Prof. Klaus Humpert,
Vorsitzender des Preisgerichts
beim Realisierungswettbewerb
Hauptbahnhof Stuttgart

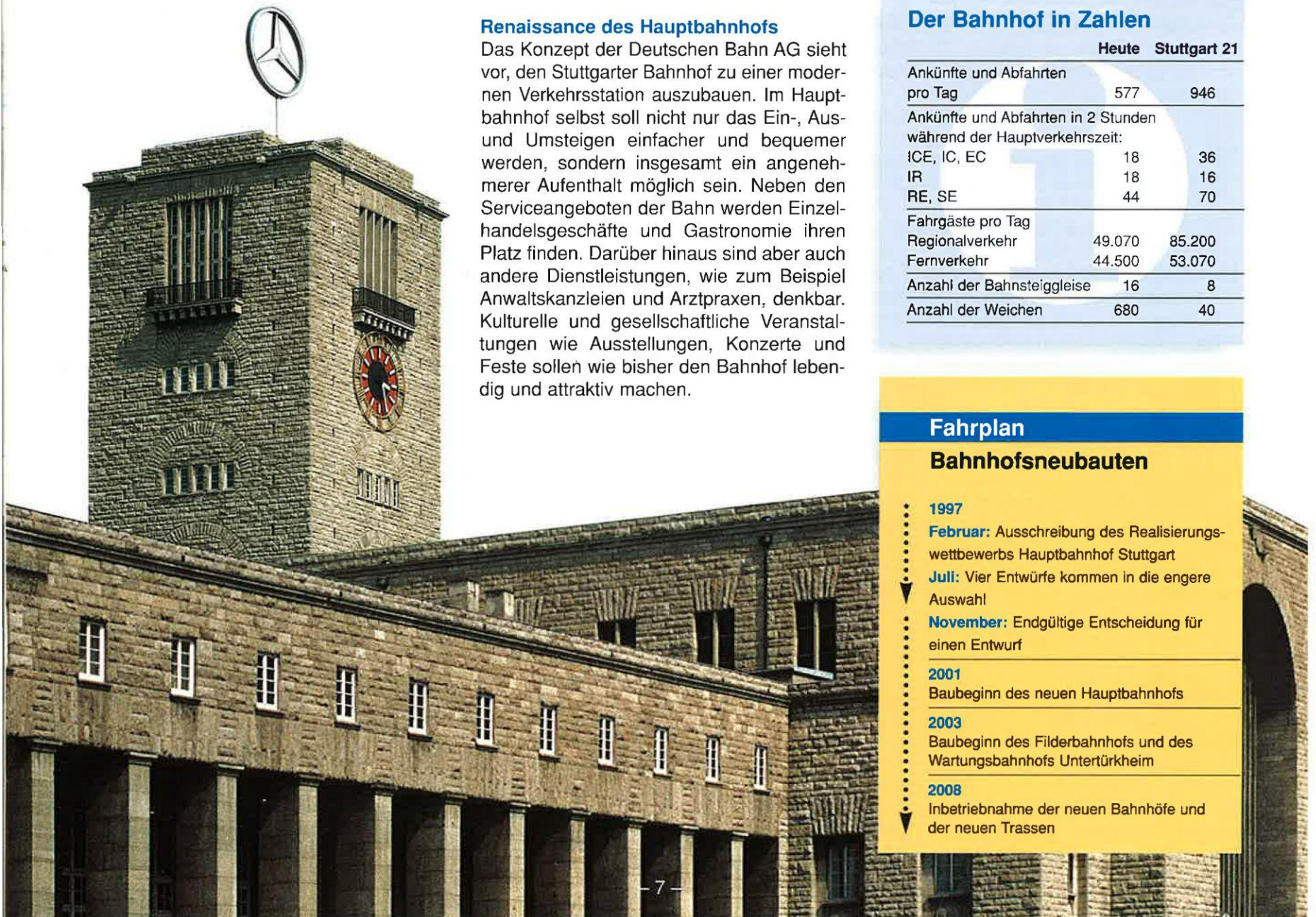
Der Bahnhof in Zahlen

	Heute	Stuttgart 21
Ankünfte und Abfahrten pro Tag	577	946
Ankünfte und Abfahrten in 2 Stunden während der Hauptverkehrszeit:		
ICE, IC, EC	18	36
IR	18	16
RE, SE	44	70
Fahrgäste pro Tag		
Regionalverkehr	49.070	85.200
Fernverkehr	44.500	53.070
Anzahl der Bahnsteiggleise	16	8
Anzahl der Weichen	680	40

Fahrplan

Bahnhofsneubauten

- 1997
- Februar: Ausschreibung des Realisierungswettbewerbs Hauptbahnhof Stuttgart
- Juli: Vier Entwürfe kommen in die engere Auswahl
- November: Endgültige Entscheidung für einen Entwurf
- 2001
- Baubeginn des neuen Hauptbahnhofs
- 2003
- Baubeginn des Filderbahnhofs und des Wartungsbahnhofs Untertürkheim
- 2008
- Inbetriebnahme der neuen Bahnhöfe und der neuen Trassen



Ein »Glücksgriff« für Stuttgart

Geringe Kosten und hoher
Nutzen für Stadt und Region

Das Bahnprojekt »Stuttgart 21« kostet rund 5 Mrd. DM. Und wer soll das bezahlen?! »Stuttgart 21« hat als Großprojekt der Bahn einen entscheidenden, ganz neuen Aspekt: Während entsprechende Bauvorhaben früher komplett von der öffentlichen Hand getragen wurden, tritt die Bahn jetzt als Unternehmer auf. Sie trägt deshalb auch das volle Geschäftsrisiko.

Den »Löwenanteil« zahlt die Deutsche Bahn AG selbst

Etwa 60 Prozent der Kosten trägt die Deutsche Bahn AG. Davon wird jeweils die Hälfte durch den Verkauf der frei werdenden Grundstücke auf dem Areal der ehemaligen Gleisflächen über einen Zeitraum von 30 Jahren sowie durch die erwarteten Mehrerträge – mehr Fahrgäste und geringere Betriebskosten – finanziert.

Öffentliche Zuschüsse und Darlehen

Knapp 40 Prozent der verbleibenden Kosten werden über öffentliche Darlehen und Zuschüsse – größtenteils von Bund und Land – zum Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm und zur Verbesserung des Schienenbahnverkehrs finanziert. Die Kommunen der Region, einschließlich der Landeshauptstadt Stuttgart, finanzieren gemeinsam lediglich 75 Millionen DM für den Ausbau des Regional- und Fernverkehrs.

Stärkung des Wirtschaftsstandorts

Allein das Bahnprojekt »Stuttgart 21« führt nach Berechnungen des Statistischen Landesamtes zusammen mit den Zulieferereffekten zu einer Produktionstätigkeit von insgesamt 7,3 Milliarden Mark. Die Bebauung der frei werdenden Flächen dürfte nochmals zu einem ähnlichen Betrag führen. Daraus werden folgende Arbeitplatzeffekte abgeleitet:

- 4.200 Arbeitsplätze während der Phase des Umbaus des Bahnknotens in Baden-Württemberg, davon 3.400 Arbeitsplätze in der Region Stuttgart, die durch »Stuttgart 21« erhalten oder neu geschaffen werden können.
- Zusätzlich 1.600 Arbeitsplätze für den Bau der neuen Stadtquartiere, davon 1.200 Arbeitsplätze im Baugewerbe, die in Baden-Württemberg gesichert oder neu geschaffen werden können.
- 24.000 Arbeitsplätze in Handel, Dienstleistung und Unterhaltung können in den neuen Stadtquartieren langfristig untergebracht werden.

Finanzierung von »Stuttgart 21«

Grundstückserlöse
ca. 30%

Bahnbetriebliche
Mehrerträge ca. 30%



Darlehen und Zuschüsse ca. 40%

Die finanziellen Grundlagen von »Stuttgart 21«

Investitionen Bahnprojekt	4.893 Mio DM
Erlöse aus dem Verkauf der frei werdenden Grundstücke	2.175 Mio DM
Öffentliche Mittel	1.936 Mio DM
Bahnbetriebliche Mehrerträge (jährlich ab Inbetriebnahme)	176 Mio DM
Produktionstätigkeit und Zulieferereffekte	7.300 Mio DM

Tausend gute Ideen

Stuttgarter engagieren sich bei der offenen Bürgerbeteiligung

Der Einsatz der Stuttgarterinnen und Stuttgarter verdient zweifellos Anerkennung. Auf Einladung der Stadt Stuttgart wirkten allein von März bis Juni 400 Bürgerinnen und Bürger in 13.000 ehrenamtlichen Arbeitsstunden an »Stuttgart 21« mit. In zahlreichen Arbeitskreisen setzten sie sich mit zentralen Fragestellungen des Rahmenplans auseinander: Stadtbild und Gestaltung, Senioren, Frauen, Jugend, Bildung/Kultur/Soziales, Energie und Umwelt, Arbeit und Wirtschaft, Verkehr, Wohnen.

Natürlich waren im Rahmen der Bürgerbeteiligung auch generell ablehnende Stimmen zu hören; vorherrschend war jedoch die konstruktive Kritik: Rund 900 konkrete Verbesserungsvorschläge wurden formuliert. Dazu einige Stichpunkte:

- Verbindung von Wohnen und Arbeiten
- senioren- und behindertengerechte Wohnformen
- spezielle Jugendangebote
- angemessener Anteil sozialer Wohnungsbau
- Optionen für weitere Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr

- dichte Rad- und Fußwegenetze
- Verzahnung von Grün und Bebauung
- experimenteller Wohnbau

Viele Ideen und Anregungen zu diesen Themenkreisen sind inzwischen in den städtebaulichen Rahmenplan eingearbeitet worden, weitere werden im Verlauf des Planungsverfahrens noch geprüft. Für die nähere Zukunft sieht die Stadt Stuttgart nicht nur Bewohnerbeteiligungen in den angrenzenden Stadtquartieren vor, sondern auch Planungswerkstätten zu den einzelnen Bauabschnitten als Fortsetzung der offenen Bürgerbeteiligung.



Infoservice der
DBProjekt GmbH Stuttgart 21

Unser Info-Telefon ist werktags
von 14 Uhr bis 18 Uhr besetzt:

07 11/227 85 58

Fax 07 11/227 85 13

Gerne senden wir Ihnen kostenlos Hintergrundinformationen zu folgenden Themen:

- Verkehrskonzept und Trassenführung
- Leistungsfähigkeit des künftigen Bahnhofs – Vergleich »Stuttgart 21«/Kopfbahnhof
- Auswirkungen des Bahnprojekts auf das Heil- und Mineralwassersystem
- Städtebauliche Aspekte
- Finanzierung von »Stuttgart 21«

Bitte wenden Sie sich an:
DBProjekt GmbH
Stuttgart 21
Am Hauptbahnhof 7
70173 Stuttgart



FOTOS DER ORIGINALMODELLE

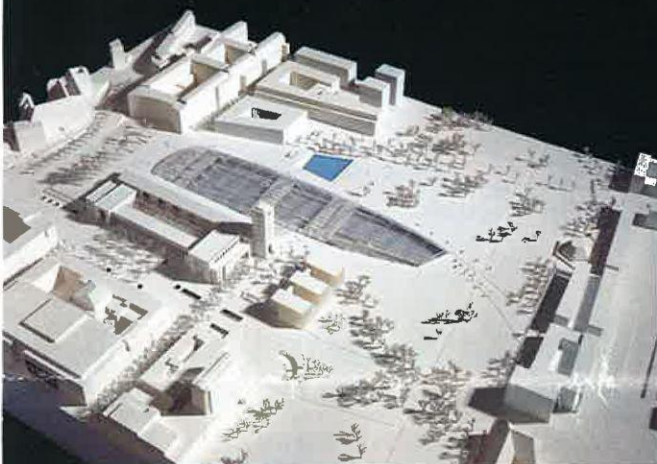
Die endgültige Entscheidung für die überarbeitete Variante eines dieser Modelle fällt am 4. November 1997. Nähere Informationen zum Bahnhofsneubau auf Seite 7.



Bahnhofshalle mit Brückenfunktion

JÜRGEN HERMANN / STEFAN ÖTTL, MÜNCHEN

Die große, offene Bahnhofshalle wird von einem viereckigen, fein strukturierten und nicht gewölbten Glasdach überdeckt, das auf vier Stützenpaaren aufliegt und in etwa die Höhe des Bonatz-Baus hat. Alt und Neu wird zu einer neuen Einheit verknüpft und die Königstraße wird für Fußgänger durch die Bahnhofshalle quasi weitergeführt. Der neue Bau öffnet sich nach allen Seiten und schafft so eine Brückenfunktion zwischen bestehender Innenstadt und der neuen Stadt auf dem »Stuttgart 21«-Areal.



Offener Tiefbahnhof mit weichen Formen

PLANUNGSGRUPPE IFB, DR. BRASCHEL GMBH, STUTTGART

Der tiefer gelegte Bahnhofsneubau hat die Form eines Flugzeugflügels und ist von einem flach gewölbten Glasdach bedeckt, das nach Süden hin in den Boden der mittleren Anlagen abtaucht. Die Königstraße wird als verlängerte Fußgängerzone unter dem Dach fortgeführt. An der Stelle des heutigen Busbahnhofs und an der Willy-Brandt-Straße sind Neubauten geplant.



Futuristischer Tiefbahnhof mit hohem Innovationsgrad

INGENHOVEN, OVERDIEK, KAHLEN UND PARTNER, DÜSSELDORF

Über der tiefer liegenden Station befindet sich ein »grüner Deckel«, der den Schloßgarten erweitert, so daß eine neue Grünachse zwischen Heilbronner Straße und Willy-Brandt-Straße entsteht. Durch sogenannte »Lichtaugen« werden die Bahnsteige belichtet und an der Nordseite sind gläserne Eingangshallen geplant. Der Entwurf sieht statt des Platzes hinter dem neuen Bahnhof zwei Neubauten vor.



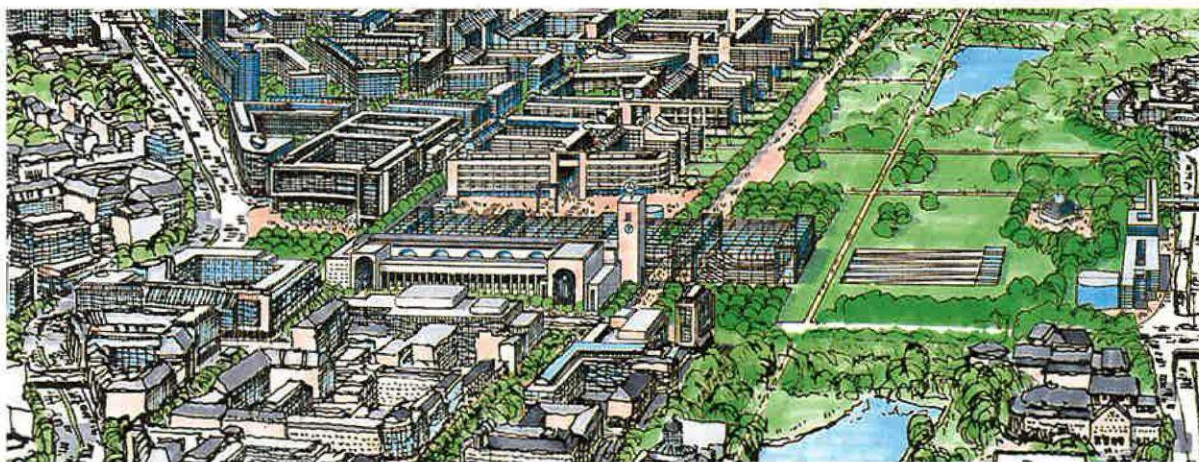
Traditionelle Bahnhofshalle mit Blick auf Stuttgarter Hanglagen

WÖRNER + PARTNER, FRANKFURT AM MAIN

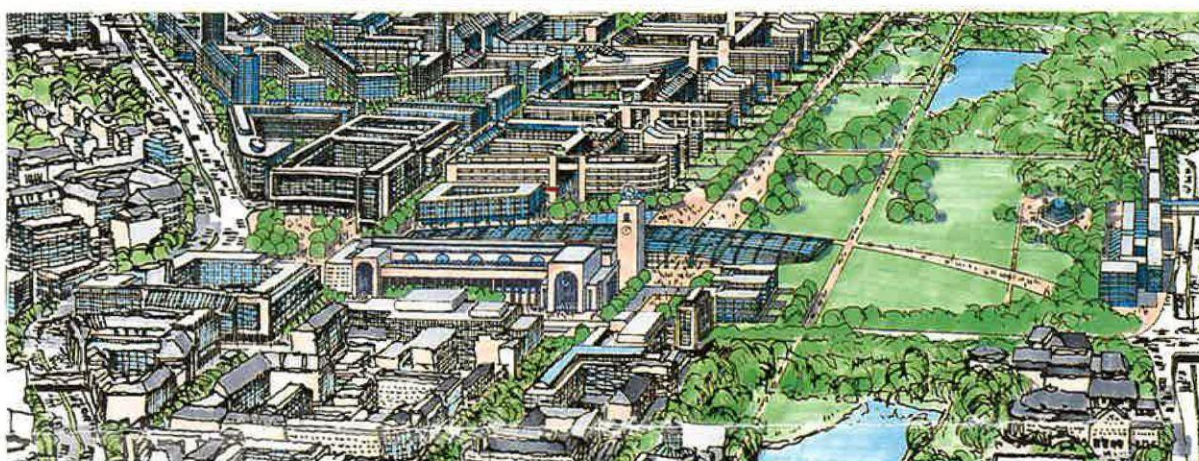
Die Bahnsteige sind von einem gewölbten, gläsernen Hallendach überspannt, das an traditionelle Bahnhofsbauten erinnert und den Blick auf die Stuttgarter Hanglagen freigibt. Die von Tageslicht durchflutete Zugstation bestimmt sowohl das Stadtbild am Ende der Königstraße, wo ein großer Platz entstehen soll, als auch das Bild des neuen Stadtteils.

MACHEN SIE SICH SELBST EIN BILD

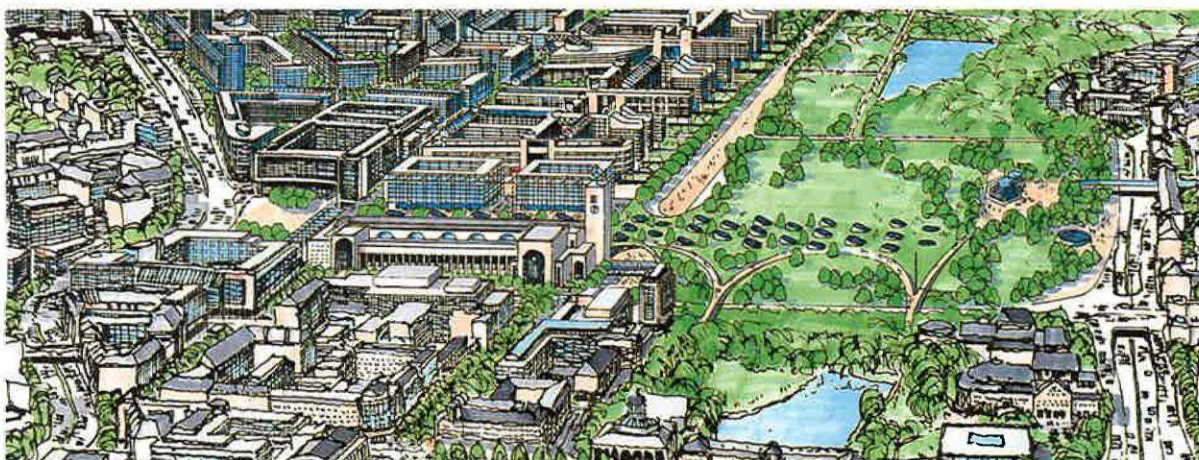
Legen Sie einfach die vier Varianten,
die beim Realisierungswettbewerb Hauptbahnhof Stuttgart die Endrunde
erreicht haben, auf die darunterliegende Gesamtansicht.
(Geringfügige Abweichungen von den Originalmodellen sind durch
die zeichnerische Darstellungsform möglich.)



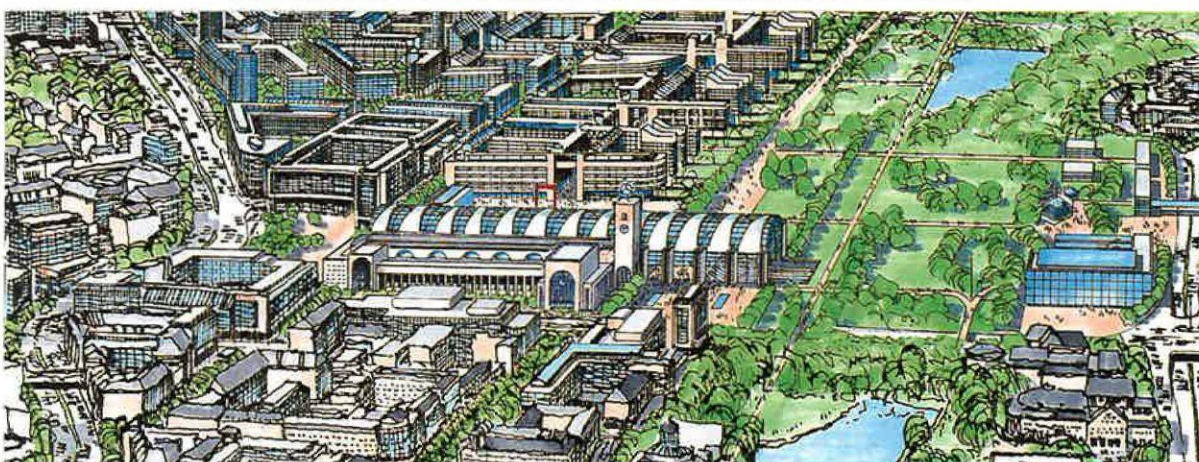
JÜRGEN HERMANN / STEFAN ÖTTL, MÜNCHEN



PLANUNGSGRUPPE IFB, DR. BRASCHEL GMBH, STUTTGART



INGENHOVEN, OVERDIEK, KAHLEN UND PARTNER, DÜSSELDORF



WÖRNER + PARTNER, FRANKFURT AM MAIN



Bitte abtrennen. Viel Spaß beim »Stadtplanen«